

Die Zulagen der Eisenbahner.

Für die „Gehilfen“ der Soldaten.

Das am vergangenen Dienstag ausgegebene Amtsblatt des Eisenbahnministeriums enthält die Kundmachung betreffend die Gewährung von Zulagen an die Staatsbahnbediensteten aus Anlaß der durch den Krieg geschaffenen außergewöhnlichen Verhältnisse. Ihr Ausmaß ist ziffernmäßig den Zulagen der Staatsbediensteten gleichgestellt und die bezüglichen Bestimmungen weichen nur insoweit ab, als diese Zulagen in zehn ab 1. Jänner 1916 zu rechnenden Monatsraten, die am Ersten jedes Monats, mit Ausnahme der Monate August und November, im vorhinein fällig werden, von Amts wegen flüssig zu machen sind. Bei den Staatsbediensteten erfolgt die Zahlung in zwölf gleichen Monatsraten.

Welche gewaltigen Aufgaben die Eisenbahner seit Kriegsbeginn zu leisten haben, davon kann sich der Nichteingeweihte nur schwer eine Vorstellung machen. Die Eisenbahn ist ja nicht zum letzten einer der wichtigsten Gehilfen der Wehrmacht. Sie ist die geduldige, ewig rollende Brücke vom Zentrum des Landes zu seinen Grenzen, vom Sitz der Heeresleitung zu den Gruppen der Armeen, von den friedlichen Heimatkasernen bis zu den dem Rauch und Getöse der Schlachten vorgelagerten Etappen. Sie bringt auf den verschlungenen Strängen ihres Netzes Soldaten und Munition, Geschütze und Pferde, Proviant und Kriegsmaterialien. Sie sendet den frischen Nachwuchs an die Front und befördert die Verwundeten in die Lazarette, und auch die Grüße der Feldpost fliegen auf ihren blankgefahnen Geleisestrecken dahin. Sie ist der eisengehämmerte Weg unserer Truppen, ihre Geleisefarren spannen die neu eroberten Gebiete erst vollends und endgültig unter unsere Macht und unseren Willen. Sie folgt den im Lande des Feindes blutig vordringenden Armeen auf dem Fuße, wie ein gigantisches Tier rückt sie Schritt für Schritt nach, breitet ihr Netz weiter aus über das Erdreich des Gegners, das so erst uns ganz unterworfen wird. Die Eisenbahn ist der Lebensnerv des Krieges, der Atem seines Tempos, das Maschinengefüge, das dem Feldherrn gehorcht. Ihre Teile, Zentren und Stränge folgen jedem Gebelddruck des Kriegsleiters mit der selbstverständlichen Genauigkeit und Pünktlichkeit eines Automaten von idealer Vollendung. Sie erst setzt in Wirklichkeit um, was der Geist der Führer auf der Karte ersinnt, sie führt aus, was das Kommando befiehlt. Nicht nur die Feldherren und Soldaten sind die Helden unserer Kriegsführung.

Die Männer, denen die Organisierung und Leitung unseres Eisenbahnwesens obliegt, die vielen tausend Diener seines Apparates, die Maschinisten, die durch Nacht, Wetter und Gefahren in unendlicher, niemals ermattender oder gar versagender Tätigkeit ihren verantwortungsvollen Dienst er-

füllen, die Heizer, die Weichensteller — sie alle sind Helden, namenlos oft, stumm und ohne kündenden Ruhm und dennoch nicht minder unserer Bewunderung und unseres Dankes würdig als die Kämpfer mit Geschütz und Gewehr.

Die moderne Kriegsführung ist durchweg auf der Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes aufgebaut. Sie erst ermöglicht die mit rasender Geschwindigkeit sich vollziehenden Umgruppierungen, das gewaltige Schachspiel, das die Siege erzieht. Unsere kräftigsten Schläge, unsere umfassendsten Operationen wären undenkbar ohne das vollendete Wirken unserer Bahnen. Wenn dieser Krieg ein Kampf der Nerven genannt wird, so würde ihm doch auch mit nicht minderer Berechtigung die Bezeichnung „Krieg der Eisenbahnen“ gebühren. Und wenn unsere Führer, unsere Armeen siegen, so ist dies zugleich ein Sieg der Eisenbahn, der Riesenspinne, deren Netz aus Eisen und Stahl das leuchtende, rasende, rauch- und feuerpeiende Gefüge bildet, dem der Stolz unserer Heeresmacht seine unübertroffene und unübertreffliche Beweglichkeit verdankt.